33

ESTRADA DE FERRO DO OESTE DE MINAS

ESTRADA DE FERRO DO OESTE DE MINAS

ESTRADA DE FERRO DO OESTE DE MINAS

CONSIDERAÇÕES

SOBRE O

PROLONGAMENTO

PARA O

ALTO S. FRANCISCO E CIDADE DO PITANGUY

PELA

DIRECTORIA DA MESMA

1888

RIO DE JANEIRO

Typ. e Lith. de Carlos Gaspar da Silva, successor de Moreira Maximino & C.

111 E 113 RUA DA QUITANDA 111 E 113

1888

PROLONGAMENTO

DA

ESTRADA DE FERRO DO OESTE DE MINAS

AO

ALTO S. FRANCISCO

As condições technicas especiaes d'esta estrada, permittindo-lhe um custeio summamente economico, garantem-lhe um futuro de prosperidade.

O encargo annual de 280:000$000, que a Provincia de Minas Geraes contrahio, quando firmou com a Companhia Estrada de Ferro do Oeste de Minas o contracto para o prolongamento da estrada de S. João d'El-Rei a Oliveira e ao Ribeirão Vermelho, pela garantia de juros de 7 % sobre o capital 4.000:000$, cessará desde que se realise o prolongamento para o Alto S. Francisco.

Este facto de grande alcance economico para a Provincia de Minas Geraes, torna-se patente e incontestavel em vista das considerações seguintes:

Examinemos o que se passou durante o anno de 1887, n'esta estrada, no intuito de determinar qual a

influencia que exerceu o prolongamento sobre a renda da linha antiga, do Sitio a S. João d'El-Rei.

Tomemos a renda d'esta linha no anno de 1885, visto que a de 1886 já foi influenciada pelos trabalhos do prolongamento, e a compararemos com a do anno findo:

Renda de 1885.....	179:940$296
» » 1887.....	281:665$045
Differença para mais em 1887.	101:725$749

Note-se que os 281:665$045, representam, apenas, a renda da linha antiga do Sitio a S. João d'El-Rei. A renda total foi de rs. 308:247$675, sendo 26:582$630, do prolongamento.

Desses 101:725$749, que apresenta a differença entre as duas receitas, tiremos 34:725$749, em que importaram, aproximadamente, os fretes dos materiaes e generos da empreza constructora, que se deve considerar como renda adventicia, restarão 67:000$000, que representam o accrescimo real da renda, attribuido só á influencia do prolongamento, visto que a renda bruta, desta estrada, foi sempre decrescente até então.

Vejamos qual foi, em media, a extensão do prolongamento que assim influio sobre a renda da linha antiga:

Os primeiros 18 kilometros, até a estação de Santa Rita, foram entregues ao trafego a 20 de Janeiro.

Os 31 kilometros seguintes, até a estação do Rio das Mortes, a 1.º de Maio.

O ultimo trecho de 68 kilometros, até Bom Successo, a 31 de Outubro.

Tivemos, assim, o seguinte movimento medio annual, correspondente aos tres trechos da linha:

$16,^{ks}9 + 20,^{ks}6 + 11,^{ks}3 = 48^{ks}3$ seja 49 kilometros.

E', portanto, á extensão de 49 kilometros do prolongamento que se deve attribuir o accrescimo de 67:000$ de renda na linha do Sitio a S. João d'El-Rei.

Crescendo essa influencia proporcionalmente ao numero de kilometros trafegados, como é natural, o accrescimo de renda produzido pelos 220 kilometros das linhas de Oliveira e Ribeirão Vermelho, attingirá, proximamente, á somma de 350:000$000.

Este calculo está confirmado pela estatistica do corrente anno em relação aos 116 kilometros trafegados no prolongamento, que deram á linha antiga um accrescimo de rs. 40:000$000 approximadamente, nos quatro mezes até 30 de Abril.

Contra semelhante resultado, porem, poderá objectar-se que o custeio ha de necessariamente augmentar. Manifesto engano, porque, comparando, os mesmos dous annos, isto é, 1885 e 1887, no primeiro importou o custeio da linha do Sitio a S. João d'El-Rei, em..... 139:674$372
e no segundo, em..... 124:744$487

havendo, portanto, a differença de... 14:929$885

para menos, motivada em grande parte pelo aproveitamento do pessoal para o trafego de toda a linha.

Verificado aquelle augmento na renda da antiga linha do Sitio a S. João d'El-Rei (100 kilometros) quando, apenas, para elle concorreo o trafego de 49 kilometros do actual prolongamento, vemos que este rendeu 26:582$630 (ou 550$000 approximadamente por kilometro).

Esta renda tende a augmentar forçosamente depois de regularisado o serviço e bem aproveitadas as vantagens que proporciona a viação ferrea, á lavoura e ás industrias, accrescendo que o custeio relativo aos mesmos 49 kilometros, tendo importado em 65:645$682 (ou 1:300$000 por kilometro) reduzir-se-ha em muito, visto como, é sempre mais oneroso o trafego do primeiro anno.

Conclue-se pois que se pode contar como certo com a receita kilometrica de 2:000$000 das linhas do actual prolongamento, isto é, não inferior á da linha antiga antes de ser prolongada, ou, pelo menos, que será equivalente ao custeio kilometrico, isto é, 1:200$ approximadamente.

Reconhecidos estes resultados, procuremos determinar qual a influencia que sobre as finanças d'esta estrada poderá exercer o prolongamento de Oliveira ao Alto S. Francisco.

A linha de Oliveira, ao Alto S. Francisco, deverá ser construida por 5.500:000$000 approximadamente.

Está verificado que raras são as emprezas que não abortam no começo, quando lhes falta a garantia de juros, portanto, é evidente que, para que a Companhia possa levantar aquelle capital, torna-se indispensavel a garantia da Provincia de Minas Geraes, pelo juro de 7 % ao anno.

Concedida, porem, essa garantia, em nada onerará ella seus cofres, porque, como vamos demonstrar, na peior hypothese, apenas subsistirá a obrigação já contrahida, passando das linhas do Ribeirão Vermelho e Oliveira para esse novo prolongamento.

A linha, logo ao sahir de Oliveira, transpondo o contraforte da serra das vertentes, entrará na decantada e proverbialmente uberrima bacia do Alto S. Francisco. E' natural que a producção, ahi, seja muito superior á dos campos do Sitio para S. João d'El-Rei, por tanto que o trafego augmente, em extraordinario, para a sua exportação.

Para não haver a menor duvida sobre a nossa argumentação, admittiremos que a renda kilometrica nos primeiros annos não exceda de um terço da da linha antiga, antes de receber o beneficio do prolongamento, isto é, que regule de 600$000 a 700$000.

Estabelecida esta base, ficará a questão dependente da simples solução do problema seguinte:

Se os 49 kilometros do prolongamento de S. João d'El-Rei para Oliveira cuja renda kilometrica em 1887, foi de 550$000, produziram um accrescimo de renda,

na linha antiga de 67:000$000, qual será o accrescimo de renda que produzirá na linha de S. João a Oliveira o movimento da linha de Oliveira ao Alto S. Francisco, na extensão de 220 kilometros com a renda kilometrica de 650$000?

O problema assim estabelecido, dará approximadamente 355:000$000 para esse accrescimo de renda.

Se notarmos, porem, que os productos recebidos em Oliveira com destino a S. João d'El-Rei terão de pagar frete correspondente a 172 kilometro de linha, e que os recebidos em S. João d'El-Rei para o Sitio pagam, apenas, sobre 100 kilometros, facilmente nos convenceremos que o accrescimo de renda, admittidas todas as hypotheses desfavoraveis já mencionadas, excederá de 400:000$000.

Entretanto, para deixar ainda mais patente a verdade da nossa exposição e como verificação do resultado a que chegamos, encararemos os factos debaixo de um ponto de vista inteiramente differente.

Considerando que a estrada de ferro do Oeste de Minas, transportou no primeiro anno de trafego, em seus 100 kilometros, do Sitio a S. João d'El-Rei, 9,118 toneladas de mercadorias, é certo que o prolongamento do Alto S. Francisco, com 220 kilometros de percurso, auxiliado por uma navegação de mais de 400 kilometros e em uma zona incomparavelmente mais rica, trará mais de 10,000 toneladas para a linha de Oliveira.

Considerando ainda que o actual prolongamento

tem produzido um accrescimo de mais de 15,000 viajantes annuaes, não podemos crer que aquella linha traga para a de Oliveira, menos de 10,000 viajantes com as respectivas bagagens etc., representando, no minimo, um peso de 100 toneladas.

O preço medio da tonelada kilometro de mercadorias, nesta estrada, tem sido de 210 rs.

Adoptaremos 200 rs. para os nossos calculos.

As 10,000 toneladas de mercadorias produzirão nos 172 kilometros de Oliveira a S. João d'El-Rei.....	344:000$000

O preço medio de viajante kilometro, tem regulado 55 rs., adoptado, porem, o de 50 rs. para os nossos calculos, temos que:

Os 10,000 viajantes produzirão nos mesmos 172 kilometros.....	86:800$000
As 100 toneladas de bagagens etc., pela tabella em vigor, a 178$000 produzirão.....	17:800$000
Teremos assim um total de	448:600$000

desprezando, ainda a renda eventual.

Este resultado, inteiramente identico aquelle que haviamos obtido por considerações de natureza completamente differente, pode ser considerado como verificação do problema resolvido.

Tomemos, pois, como renda dos 172 kilometros do actual prolongamento da linha de Oliveira os.... 448:600$000
e que os 48 kilometros da linha do Ribeirão Vermelho, aproveitando as vantagens da navegação do Rio Grande, concorram com uma renda, simplesmente aquella relativa, ou Rs. 125:000$000

Teremos, assim, uma renda total de..... ..... 573:600$000
sujeita ao custeio de..... 286:000$000
que deixará um liquido de..... 287:600$000

pelo que, exhuberantemente fica demonstrado a cessação da garantia da Provincia de Minas Geraes, para o complemento de Rs. 280:000$000.

Parece que nada do que temos exposto, poderá soffrer contestação e que fica demonstrado que a concessão da garantia de juros de 7 % sobre o capital de 5.500:000$000 para a construcção da linha de Oliveira ao Alto S. Francisco, deve ser considerada como uma medida de grande alcance economico para a Provincia, que, neste caso, apenas transfere de um para outro trecho, a referida garantia.

Nas circumstancias em que se acha a população da zona servida pela estrada de ferro do Oeste de Minas, e da que se pretende servir, dissiminada por uma grande extensão, é claro que os meios de transporte, exclusivamente, por vias de ferro, não podem offerecer as vantagens que se encontram nas vias ferreas da America e Europa. Para que, em nosso paiz, o transporte se faça a grandes distancias, por um frete relativamente barato, torna-se necessario aproveitar os meios economicos que a propria Natureza offerece, como seja a navegação fluvial.

A Companhia que está de posse do privilegio por 10 annos, para a navegação do Rio Grande, desde o Ribeirão Vermelho, ponto terminal de sua linha, até a foz do Rio Sapucahy, cerca de 240 kilometros, pretende tambem explorar a navegação do Alto S. Francisco, em uma extensão de mais de 400 kilometros, a maior parte terrenos incultos que comprehendem as grandes mattas de Pains, Ermida e Corda.

Se a isto accrescentarmos o ramal para Pitanguy, com cerca de 100 kilometros, que a Companhia se propõe construir sem garantia de juros, verificaremos que a rede da Oeste de Minas comprehenderá cerca de 1,300 kilometros, para a conclusão da qual a Companhia apenas pede a garantia de juros de 7 % sobre o capital de 5,500:000$000, quando para 200 kilometros, da antiga concessão para Pitanguy, a Provincia havia garantido 6 % em ouro sobre o capital de 9,000:000$000, garantia que, em vez de auxiliar outras estradas a que a mesma Provincia havia concedido igual favor, viria prejudical-as de modo a serem os cofres provinciaes onerados com o total dessas ga-

rantias, sem que taes estradas podessem efficazmente concorrer para a prosperidade da Provincia, por isso que, lutariam pela vida.

A Provincia de Minas Geraes, que tem visto como a passos agigantados tem augmentado a sua renda na verba exportação, e que, pela via ferrea da Oeste de Minas, em um percurso de 200 kilometros já arrecada mensalmente cerca de 7:000$000 de direitos, deve esperar de tão vasta extensão tal accrescimo, que, por si só, será sufficiente para a satisfação do compromisso que vai contrahir, além do melhoramento e beneficio com que engrandecerá a grande parte de sua população e territorio.

Melhor do que fica exposto conhece, por sua sabedoria, o Parlamento Mineiro as reaes vantagens da estrada ao Alto S. Francisco, que a Companhia se propõe realisar, portanto, com seguridade, a Directoria da Oeste de Minas espera ser benignamente attendida no que pede.

Rio de Janeiro, 25 de Maio de 1888.

M. Pereira Barboza.
Manoel Vicente Lisboa.
M. G. da Silveira.

BIBLIOTECA
ARQUIVO PUBLICO MINEIRO

REQUERIMENTO

DIRIGIDO Á

Assembléa Provincial de Minas Geraes

Illms. e Exms. Srs. Presidente e mais Membros da Assembléa Provincial de Minas Geraes

A Companhia Estrada de Ferro do Oeste de Minas pedio a esta illustrada e patriotica Assemblea, privilegio para prolongar sua estrada até as margens do Rio S. Francisco, com garantia de juros de 7 % sobre o necessario capital, podendo dirigir-se pelo valle do Rio Pará ou outro mais conveniente.

Por falta de tempo deixou de ter solução definitiva o respectivo requerimento da Supplicante e por isso vem ella novamente reiterar seu pedido, fazendo-lhe uma pequena modificação no intuito de melhor consultar e attender aos altos interesses publicos que se propõe servir.

Não descançando a Companhia no trabalho de estudar o traçado deste futurozo prolongamento, que, entretanto desde ja offerece, elementos de vantajoza renda, e tendo em vista a aspiração de ligar aos grandes mercados o importante trecho de cerca de 400 kilometros da navegação do alto S. Francisco, fechada até hoje pela natureza á exploração do commercio e da industria, verificou a inconveniencia de aproveitar para esse fim a problematica navegação do Rio Pará,

que na melhor hypothese é despendiosissima e sempre precaria.

Nestas circumstancias, seguir este rio até a sua foz, no S. Francisco, trazia onus ao trafego e difficuldades ao desenvolvimento de novas communicações com a estação terminal, prejudicando o fim principal da estrada e tributando pesadamente a região do S. Francisco.

Por outro lado é digno de nota a fertilidade do valle do Rio Pará e o desenvolvimento que por isso já tem sua lavoura e industria, apezar de se achar segregado dos centros de actividade mercantil pelo maior inimigo do progresso, a distancia sem viação accelerada e barata.

Nestas condições a Companhia resolveu manter seu pedido nos termos feitos—de privilegio com garantia de juros de 7 % ao anno fixando o capital maximo em cinco mil e quinhentos contos de reis (5.500:000$) destinado á linha principal de Oliveira ao S. Francisco, obrigando-se, porem, a fazer um ramal para Pytanguy partindo do ponto mais conveniente, sem gozar este ramal da garantia de juros e apenas dos favores de privilegio de zona, do de desapropriação para o leito e dependencias da estrada e dos outros que invariavelmente acompanham semelhantes concessões.

Desta arte a modificação é toda em beneficio da Provincia de Minas Geraes, que terá, sem onus, uma estrada para uma importante zona e verá, em breve espaço,

ligado ao Occeano o Mississipe Mineiro e aberto ao progresso e civilisação uma opulenta região. Accresce ainda a circumstancia de conseguir, por esta fórma, alimentar a estrada de ferro de Oliveira, que gosa de garantia de juros e que pelo prolongamento proposto terá sua renda de tal modo augmentada que não pesará, ou pelo menos o fará em cifra extremamente reduzida, aos cofres provinciaes.

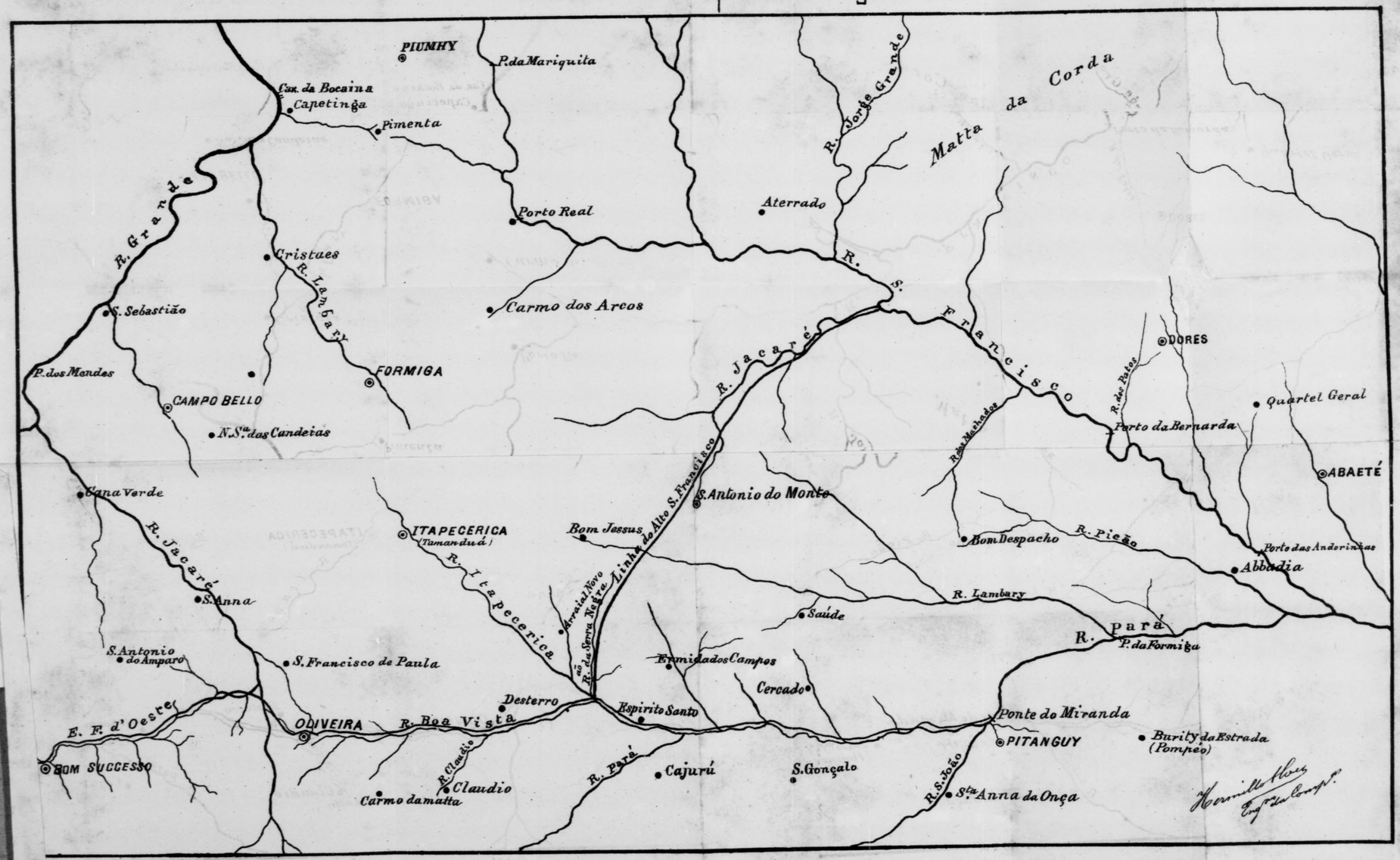
Em resumo a Provincia de Minas, concedendo o prolongamento pedido, diminuirá a cifra de seus compromissos por garantia de juros em vez de augmental-os, o que é intuitivo á sabedoria desta illustre Assembléa.

A Supplicante faz acompanhar este requerimento de um novo *croquis* do reconhecimento da linha e ramal projectados.

Confiada e segura do alto criterio e sabedoria de VV. EExas. a Supplicante conta com benigno deferimento e

E. R. M.

Rio de Janeiro, 25 de Maio de 1888.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO

CROQUIS do Prolongamento da E. F. Oeste de Minas para o Alto S. Francisco e de um Ramal para Pitanguy